

Oldsmobile Futuramic 88 Club Coupe 1950

NEVS-brevet fredag 27 september
Föregående torsdag 26 september

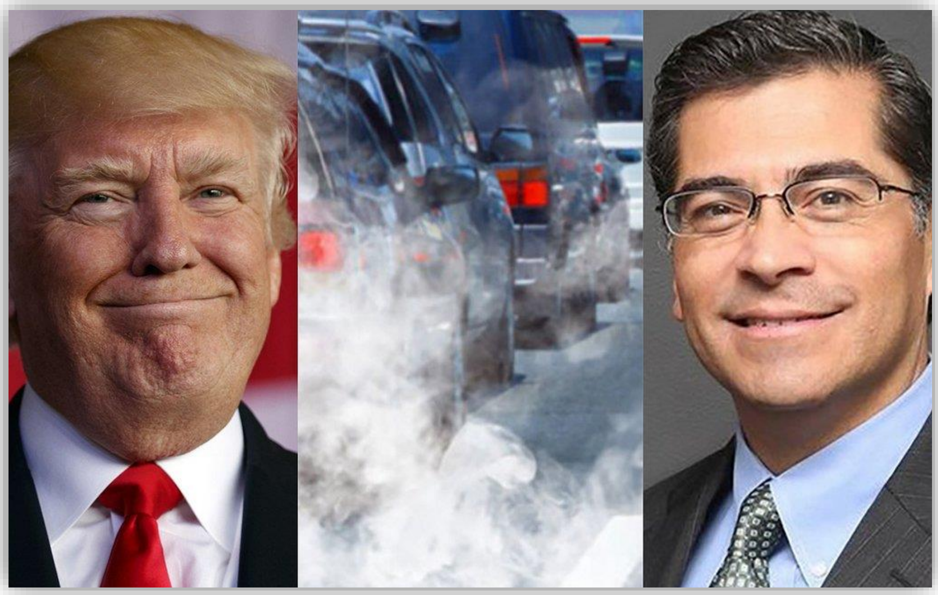
1. "Vi ses i domstolen, Trump!"
2. Provkörning: Volvo XC90 B5 – "Inte revolutionerande"
3. Provkörning av Volvo XC60 T8 Twin Engine Polestar Engineered
4. Intressant nyhet i VW:s nya snåla sportkombi
5. Rolls-Royce Phantom
6. Volkswagen och Porsche återkallar stort antal bilar
7. BMW planerar att ta bort 6 000 tjänster
8. Porschechefens besked: Då kommer solid state-batterierna
9. Svenska Ctek: "Ska bli ledande på laddning av elfordon"
10. Framtidens elcykel är här
11. Hövding generation 3 är här
12. Glickenhaus visar bilder på sin nya racerbil
13. Tio saker du inte visste om Volvo Amazon
14. Grattis Triumph Dolomite!
15. Fredagsfilmen
16. Fredagshumorn

bytbil.com

1. "Vi ses i domstolen, Trump!"

Redaktören bytbil 2019-09-21

Senaste nytt: Kalifornien leder utsläpps-upproret mot presidenten



Utsläppskriget mellan USA:s president Donald Trump och 23 delstater är ett faktum. Ledda av Kalifornien har nu delstaterna lämnat in en stämning mot den federala regeringen.

– Mr President, vi ses i domstol, säger Xavier Becerra, statsåklagare.

För bara två dagar sedan avskaffade Vita huset Kaliforniens sin rätt att fastställa sina egna standarder för utsläpp av fordon. Samtidigt förbjöds andra stater att fastställa liknande regler.

President Donald Trumps syfte är att hindra Kalifornien att stifta egna strängare utsläppsregler för bilar. Kaliforniens regler har historiskt sett har blivit standard för hela USA.

President Trump säger att åtgärden kommer att sänka bilpriserna och att påverkan på utsläppen kommer att bli minimal.

– Mycket säkrare och mycket billigare. Många fler bilar kommer att produceras enligt den nya och enhetliga standarden, vilket betyder betydligt fler JOBB, JOBB, JOBB! Biltillverkare borde utnyttja denna möjlighet eftersom utan detta alternativ till Kalifornien kommer de att ta slut, skrev Trump i ett twitterinlägg.

Man varken Kalifornien eller 22 andra delstater – till exempel New York, Michigan, Colorado, Illinois, New Jersey, Nevada, North Carolina, New Mexico, Oregon och Washington – vill lyda de federala myndigheterna. Istället trappas kriget upp genom att man idag lämnat in en stämning mot den federala regeringen.

– Mr President, vi ses i domstol, säger Xavier Becerra, statsåklagare.

– Den amerikanska transportstyrelsens beslut är lagvidrigt och Trumps administration har missbrukat de federala lagarna och ignorerat kongressen, säger statsåklagaren och demokratiske politikern Xavier Becerra.

– Trumps regering insisterar på att attackera Kaliforniens och andra delstaters beslut att stoppa föroreningar och skydda våra medborgares hälsa.

NyTeknik

2. Provkörning: Volvo XC90 B5 – ”Inte revolutionerande”

2019-09-21 06:30 **Felix Björklund**

Insteget i elektrifiering och "löfteshållaren". Nu har Volvo rensat ut bland modellbeteckningarna och lanserat sina första mildhybrider. Vi har testat hur stor skillnad det nya systemet gör.



Volvo XC90 B5

En modelluppdatering som samtidigt gav Volvo lite på fötterna för att upprätthålla löftet om att de från och med 2019 bara ska lansera elektrifierade bilar. XC90 B5 är det som tidigare var en vanlig dieselbil, men som nu fått drivlinan kompletterad med ett 48-voltssystem. Så vad innebär det? Jo, Volvo har stuvat om och istället för sitt Power Pulsesystem, där en tryckluftsladdad turbo hjälper till att få fart på ekipaget, stöttar istället den integrerade startmotorn/generatorn tillsammans med ett dubbelturbosystem. En naturlig utveckling kan tyckas eftersom Power Pulse är en smart lösning i brist på elektrifiering.

Det nytillkomna B:et i beteckningen står för Brake regeneration vilket låter lovande. Men det finns inte utrymme för någon större bromskraftsåtervinning. 48-voltsystemets begränsningar gör att den maximala återhämtningen ligger på 12 kW. Å andra sidan är batteriet så litet att det inte spelar någon större roll. Och eftersom Volvo har ett brake by wire-system (överföring av bromsinformation från bromspedalen sker elektroniskt) så regenereras det maximalt så fort någon form av inbromsning sker.



Volvo XC90 B5 på vägen

Precis som tidigare går det att välja mellan tre olika körlägen i bilen. Det snåla Eco-läget, vanliga komfortläget och slutligen ett sportigare. Sedan tidigare har Volvo filosofin att det ska vara en användbar skillnad på de dem… men vad innebär det? Jo, i Eco-läget så sänks karossen, pedal-reaktionerna blir lite segare och växellådan arbetar mer ekonomiskt. Det innebär bland annat justerade växelpunkter samt seglingsläge (automatisk bortkoppling av växellådan) när man kommer upp i fart. Därtill försöker bilen maximera start/stopp-systemets aktiva tid.

Så hur känns bilen att köra? Jo, uppdateringen känns direkt. Lite batterihjälp i starten gör att man rullar iväg mjukt och raffinerat. Visst, förbränningsmotorn är igång så det är inte tyst som i en elhybrid, men det är fortfarande härligt att få en mer komfortabel start på resan. Eftersom mildhybridtekniken framförallt är tänkt att spara på soppa – har jag därför spenderat mest tid körandes Comfort och Eco. Och de skiljer sig åt ganska mycket. Som standard startar bilen i komfortläget (vilket riskerar att vardagskörningen alltid hamnar här). Här är skillnaden mot den äldre helt vanliga dieseln inte lika påtaglig. Visst, du har en annan typ av turbo och starterna blir som ovan nämnt lite annorlunda. Men sen blir det tunt. Den så kallade seglingsfunktionen (coasting) finns bara i Eco-läget och start/stopp-systemet är inte lika närvarande.

Styrningen är koncis och utan överraskningar. Precis som Volvo menar att det ska vara. I vissa fall skulle man kanske vilja att den kommunicerade lite bättre för att göra bilen mer lättplacerad – vilket märks av att det är väldigt händelselöst vid små rattutslag. Ett beteende som å andra sidan gör bilen trygg och mindre nervös på raksträckor. När man kör bilen i Eco blir gaspedalen markant mycket segare. Initialt kan man tycka att det här skulle vara irriterande, men det handlar ju om att du som förare gjort ett medvetet val. Så istället får brådmogna omkörningar – är det en mer tillbakalutad körstil som anmodas. Och det är behagligt. Tack vare mildhybridsystemet kan man i hastigheter över 65 km/h segla fram. Dessvärre stängs inte motorn av (som exempelvis Audis mildhybrider gör), men det är kanske gnäll i marginalen. Det är ju inte en fullhybridlösning det här.



Bagageutrymmet på en Volvo XC90 B5 rymmer 692liter.

Och när man snålkör på eco går det att pressa ner förbrukningen rätt rejält. I vardagskörning lyckades jag få ner den till 0,69 l/mil, det vill säga den officiella siffran. Men det behövs inte allt för mycket för att rubba snålkompassen. Den oförsiktiga, hetsiga eller ivriga kommer att få plikta med förbrukning som ligger en bra bit över 0,7 l/mil, det är ju inte en liten bil det här. Och vid körning med lättare släp stack förbrukningen iväg enormt.

Design och interiör

Designmässigt krävs det en riktig Volvokännare för att kunna se skillnaden på den uppdaterade XC90:n jämfört med tidigare. Det handlar om formdetaljer som att grillribborna är konkava istället för konvexa. Även på insidan känns det mesta igen. Det är så pass lite skillnad mot tidigare att när Volvo själva presenterade sin uppdatering så nöjde man sig med att skriva: På insidan är den lovordade och prisbelönta interiören sig lik. Och det nya summerades kort och koncist: nya interiörmaterial, inklusive en ullblandning, erbjuder ytterligare alternativ för att sätta sin egen, unika prägel på bilen. En teknisk nyhet har man dock fått med för alla ägare av Android-telefoner. I och med uppdateringen så har Volvo nu implementerat Android Auto (Apple CarPlay finns med sedan tidigare). Även Spotify kan man få integrerat.

Volvo XC90 B5 summerat

XC90 B5 är inte revolutionerande på något sätt. Men å andra sidan är den inte tänkt att vara det. Den nya drivlinan täcker upp baslinjen för Volvos elektrifiering. Bränsleekonomin är bättre än för den gamla D5, och det är ju i sig inget att gnälla över. Så för de som var på jakt efter en dieselvariant – är det här bara strået vassare. Modelluppdateringen gör att XC90 håller sig relevant i konkurrensen och med alternativ mellan fem och sju säten är den ett bra familjealternativ för de som inte vill åka minibuss.

Läs mer: Ny Teknik provkör Audi E-tron 55 quattro



Volvo XC90 B5 7-sits

Pris:	från 649 900 kr
Årsskatt:	10 893 kr
Förmånsvärde:	från 9 603 kr/mån
Drivlina:	2,0 liter turboladdad dieselmotor
Max effekt:	173 kW/ 235 hästkrafter
Max vridmoment:	480 Nm
Acceleration	0-100 km/h: 7,6 sekunder
Topphastighet:	220 km/h
Officiell blandad förbrukning:	0,69 l/mil
Förbrukning under test:	0,73 l/mil
Koldioxidutsläpp:	179 g/km
Bagageutrymme:	692 liter
Maximal dragvikt:	2 700 kg

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

[Ny Teknik provkör: Volkswagen Passat GTE]

[Ny Teknik provkör Kia E-Soul: ”En udda fågel”]

[Ny Teknik provkör Audi E-tron 55 quattro]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Provkörning av Volvo XC60 T8 Twin Engine Polestar Engineered

Hans Hedberg 21 september 2019

Modellpaletten hos Volvo börjar sätta sig med versioner i tre olika storleksordningar. Men nu stökar systerföretaget Polestar om i ordningen genom att erbjuda hetsporrsvarianter som baseras på starkaste T8-drivlinan. Vi provkör nykomlingen XC60 T8 Twin Engine Polestar Engineered.



Polestar som eget varumärke erbjuder än så länge modellerna 1 (sportig GT-sportsladdhybrid) och 2 (eldriven crossover) som båda bygger på teknik från huvudföretaget Volvo Cars. Inom ett par år kommer nya el-suven Polestar 3 som bygger på uppdaterad SPA2-plattform.

Men Volvo har även valt att nyttja det tidigare racingstallsnamnet som kompletterande sportversioner till 60-serien. Vi har tidigare kört S60 T8 Twin Engine Polestar Engineered, läs Teknikens Värld nr 25/2018. Nu är det dags för säljsuccén suven XC60 att laddas med liknande sportchassi, effektoptimering och bromsutrustning som matchar ökad prestanda.

Ståendes utanför Polestars huvudkvarter inne på det väldiga Torslandaområdet blir nyhetens behag ännu tydligare. Under överinseende av vd Thomas Ingenlath har en tidigare gråbrun kontorsfastighet fått nyskinande vit fasad och helt nytt inkråm som tydligt och avskalat speglar det nya bilmärket med säte i Sverige men produktion borta i Kina.

Den vita prov-XC60:n med alla Polestar-attribut märks, inte enbart med ”Vita huset” som fond. Även om utseendet är åt det mer diskreta hållet så är bilen lite av en nackvridare, kanske särskilt i hembyn Göteborg.



På vägen märks det att Öhlins levererat chassi-lösningar till denna guldkantade Volvo.

De stora smidda 22-tumshjulen (21 tum är standard) i egen ”diamantslipad” design sticker ut mest, de tar verkligen för sig. Viktreducering av den ofjädrade vikten ute vid hjulen med upp till 15 procent är siffror som gör skillnad i verkligheten. Som hos alla XC60 med större hjul än 20 tum krävs utanpåliggande skärmbreddare i plast – annars blästras karossen – som matchar in snyggt.

Mellan de spretiga Y-formade fälgekrarna skymtar bromsutrustningen från Akebono med stora guldfärgade bromsok och fullventilerade skivor som mäter 19 tum fram respektive 17 tum bak. Drivlinan består av tvåliters VEA Drive-E på framaxeln och elmotor på bakaxeln, den förstnämnda har begåvats med 15 fler hästkrafter jämfört med standard T8 men mest märks själva utsöndringsnivån genom betydligt piggare växellådsskiften.

Liknande bensinmotoroptimering finns även att få till T6-drivlinan men då med mekanisk AWD-fyrhjulsdrift via Borg Warner av Haldex-typ. Men den speciella Polestar-utrustningen i övrigt blir man då utan.

På insidan är det kralliga sportstolar och guldfärgade säkerhetsbälten för hela slanten. Eftersom puckeln över ”kardantunneln” är kraftigare hos laddhybriderna Twin Engine blir det till att mansskreva om man får mittersta sittplatsen i baksätet. Batteripacket på 10,4 kWh ligger smart gömt i puckeltunneln, som också fyller upp det annars djupa och praktiska förvaringsfacket mellan framstolarna. Hos T8 kvarstår endast ett grunt skrymsle för tunna plastkort.

På vägen märks det att Öhlins levererat chassilösningar till denna guldkantade Volvo. Stötdämparsättningen sker inte via Drive Mode-rullen utan måste justeras manuellt (!) under motorhuven. Det är samma chassisystem som GT-sportsladdhybriden Polestar 1 använder sig av.

Jämfört med samtliga konkurrenter kan det kännas gammaldags och simpelt, men Polestar hävdar motsatsen genom ord som ”perfektion och exklusivitet”. Fan tro’t, personligen tror jag de flesta kunder sällan eller aldrig kommer att skruva på de guldglimrande stötdämparskruvarna. Vilket är synd, effekten är verkligen avgörande och det märks att det är verkliga bilmänniskor som ligger bakom kördynamiken, XC60 Polestar är nämligen roande att köra.



Bodykit med feta skärmbreddare som anpassats till de stora, smidda 21- eller 22-tumshjulen.

Särskilt märks de fint avstämda returrörelserna hos fjädringen och styrresponsen. Ja, förutom verkan av motor- och bromstrimningen. 405 hästkrafter i systemeffekt gör XC60 Polestar lekfull men tjänstevikten på 2,2 ton går inte att trolla bort. Naturlagarna vill ha sitt att säga till om också.

Räckvidden på enbart el blir i verkligheten cirka fyra mil, men bäst nyttjas elkrafttillskottet som stöttning till den riviga turbo- och kompressormatade bensinmotorn. Visst är det kul att laborera med all olikartad teknik, men i slutänden är elsuven Tesla Model X grönare och samtliga Porsche Macan-modeller roligare att ratta. Volvo-Polestars kombiverktyg à la ”multi-kulti” försöker spela alla roller samtidigt, vilket är en grannlaga uppgift.

Prispåslaget är inte så våldsamt saftigt som man först kan tro, en ”vanlig” XC60 T8 AWD R-Design kostar på gatan 684 700 kronor, den exklusiva Polestar Engineered-versionen kostar 723 900 kronor. XC60 T8 AWD i sitt enklaste Momentum-utförande kostar 664 100 kronor men frågan är om inte XC60 T6 AWD R-Design för 587 600 kronor med enbart Polestars effektfulla prestandaoptimering (annars +9 900 kr) som ordinär bilhandlarprutmån ligger närmast till hands för den som söker en verkligt spetsad XC60. Låt gå för att allt Polestar-lull-lull då utgår, men den kombinationen verkar i nuläget vara det vettigaste valet för prestandatörstiga Volvo-fans.

Det här är nytt!
Polestar Andra gången Polestar klämmer ur sig en ”egen” suv.

Öhlins De manuellt ställbara stötdämparna gör under för XC60.
Guld Den glimrande färgen återfinns på alltifrån säkerhetsbälten till däckens ventilhattar!

Utrustning En hel del lull-lull ingår i Polestar-paketet. Bland annat 21- alternativt 22-tums stora smidda fälgar.



Guldgula säkerhetsbälten signalerar vad det rör sig om.
Framstolarna är kralliga och stöttar på rätt sätt.

Volvo XC60 T8 Twin Engine Polestar Engineered
Pris
723 900 kronor, säljs nu.

Motor
Bensin-el. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo och kompressor. Kompression 10,3:1. Borrning/slag 82,0/93,2 mm, cylindervolym 1 969 cm3. Max effekt 318 hk (233 kW) vid 6 100 r/min, max vridmoment 430 Nm vid 5 400 r/min. Elmotor 87 hk (65 kW), total effekt 405 hk, 670 Nm, batterityp litiumjon, 10,4 kWh.

Kraftöverföring
Bensinmotor fram, elmotor bak, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring fram, tvärgående bladfjäder bak, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak.



Allt är inte guld som glimrar men likväl är både bromsok och däckventilhattar i glänsande gult. Bland annat.



Manuellt inställbara "Öhlinsare" ger XC60 Polestar en aura av hantverk och kunnighet. Men vi önskar oss automatik.

Hjul
Lättmetallfälg. Däck 265/35 R22.

Mått/vikt **(cm/kg)**
Axelavstånd 287, längd 469, bredd 192, höjd 164, spårvidd f/b 166/166. Markfrigång 20. Tjänstevikt ca 2 280, maxlast ca 380, max släpvagnsvikt 2 100. Tank 70 liter. Taklast 100. Bagagevolym (VDA-liter) 468-1 432 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 5,4 s, toppfart 230 km/h.

Bränsleförbrukning
(WLTP): Låg 0,90, medium 0,65, hög 0,71, extra hög 0,90, blandad körning 0,79, viktad blandad körning 0,33 l/mil. CO2 73 g/km. Räckvidd 3,4 mil, energiförbrukning (viktad) 1,57 kWh/mil.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt
360 kronor per år.



Kramgo tjockkringlad ratt i R-Design-look som förmedlar fin styrkänsla. Annars slätstruket.



Audi Q5 55 TFSI e quattro
Kopierar nästintill Volvo-Polestars koncept men Audis laddhybrid saknar 38 hästkrafter i systemeffekt. Mindre utrustning.
Pris: 596 700 kronor.



Lexus RX 450h F Sport
Mer konventionell hybriddrivning med 3,5-liters V6-sugmotor plus två elmotorer som automatiskt ger fyrhjulsdrift E-Four.
Pris: 741 600 kronor.

GALLERI
Volvo XC60 T8 Polestar Engineered
11 bilder

SVENSKA DAGBLADET

4. Intressant nyhet i VW:s nya snåla sportkombi

Ia Wadendal

Publicerad 2019-09-21 10:30

Mer digital och delvis självkörande tack vare en rad nya smarta assistanssystem. Den uppdaterade Volkswagen Passat med dieselmotor har ett riktigt bra pris och är en självklar favorit bland tjänstebilsförarna. Men för den kortväxte föraren finns det några irritationsmoment.



De yttre, synliga förändringarna är diskreta.
Däremot har Volkswagen Passat blivit mer digital och fått en utökad standardutrustning.

Det är lätt att förstå varför Volkswagens Passat-kombi med dieseldrift och 190 hästar under huven är en av tjänstebilsförarnas favoriter. Den är ytterst bekväm under långa färder, har ett bra bottendrag och en kraft som ger bekymmersfria omkörningar.

Dessutom är den riktigt snål – bränslemätaren rör sig väldigt långsamt nedåt och jag lyckas inte göra av med ens en halv tank på färden mellan Volkswagens huvudkontor i Södertälje och sommarstugan utanför Halmstad i Halland. Snittförbrukningen lever faktiskt upp till fabrikantens uppgifter på 6,5 liter per 100 kilometer.

Den bil jag kör är den som Volkswagen fortsatt tror kommer att vara en storsäljare – sportkombin på 190 hästar med dieseldrift. Trots ”dieselgate” förefaller Volkswagens kunder – speciellt tjänstebilsförarna förstås – vara trogna sitt märke och sin favoritmodell.

Så vad är nytt? Ja, det är en uppdatering av den åttonde generationens Passat det handlar om. Den har blivit mer digital och fått en utökad standardutrustning. Passat är nu uppkopplad på alla upptänkliga sätt via Volkswagens onlinesystem We Connect. Det innebär bland annat att man kan använda röststyrning och app-teknik för att till exempel ta fram musikströmningstjänster eller styra parkeringsvärmaren.



Ratten är numera beröringskänslig för att bilens dator ska kunna hålla koll på att föraren är alert. Framför ratten skymtar den nya Active Info Display, och framför växelspaken finns ett fack för trådlös laddning av mobiltelefonen.

Den digitala instrumenteringen Active Info Display framför ratten har med navigationen på skärmen – vilket är tacksamt. Skärmen sitter dock lite lätt nedåt- och inåtlutad, vilket passar om man är en långbent förare som vill ha sätet så sänkt som möjligt – men är mindre bra för en kortväxt person.

När jag, som bara mäter 1,65 meter över marken, hissat upp förarstolen för att jag ska kunna se vägen ordentligt så skymmer rattstången delvis instrumenteringen. Hmm – alla tjänstebils-förare är inte 1,90 långa, kära Volkswagen. Nåväl, även baksätet är som gjort för långa personer, det är riktigt ordentligt med plats för benen och sätena är väldigt bekväma.

Något som är riktigt bra är det fack för trådlös laddning som finns framför växelspaken. Synd bara att jag fortfarande har en iPhone 7, som inte är förberedd för den här sortens induktiva laddning. Det är i alla fall möjligt att ansluta en Apple-telefon med Carplay via bluetooth i stället för att fibbla med sladden. För Androidtelefonägare fungerar detta inte, men å andra sidan kan de använda telefonen för att låsa upp och starta bilen – inte så dumt det heller.

Bagageutrymmet i Passaten är ett av de största på marknaden, och för den som ska hjälpa tonåringen att flytta hemifrån kommer det inte att krävas många vändor.

I standardutrustningen ingår nu förutom den digitala uppkopplingen till exempel LED-strål-kastare, säkerhetssystemet fotgängarigenkänning, filhållningsassistent, kö-varnare och parti-kelfilter till alla motorer. En riktigt intressant nyhet är Emergency Assist som innebär att bilen kan ta över och bromsa ner till stillastående om föraren plötsligt skulle bli sjuk och inte längre kan reagera eller styra. Det här ingår i en hel armada av assistanssystem som går under namnet IQ Drive och bäddar för självkörning.



Här syns de nya IQ Light, ledstrålkastarna som ska bidra till ökad säkerhet.

Passat blir den första Volkswagen-modell som delvis kan köra sig själv mellan hastigheterna 0 och 210 kilometer i timmen. Den adaptiva – självanpassande – farthållaren reagerar på fartgränser, kurvor, rondeller och korsningar och håller en hastighet som passar för sådana ”hinder”.

Exteriört är förändringarna ytterst diskreta. Passaten har fått en del nya linjer i grill och stötfångare fram, och därbak är ljusen en aning redesignade. Modellnamnet Passat tronar nu mitt på bakluckan, i stället för den tidigare mer anonyma placeringen vid sidan.

Under min långkörning märker bilens dator vid flera tillfällen att jag börjar bli trött och en ruta i displayen som manar mig att ta en kaffepaus dyker upp åtföljt av ett plingande ljud. Ratten är beröringskänslig och bilens datorsystem kollar bland annat av om man är pigg eller inte.

Nackdelar med Passaten som vi provkör? Det är ju en diesel som har rätt höga utsläpp och därmed klassas som en ”malus”-bil, enligt bonus-malussystemet som infördes förra året.

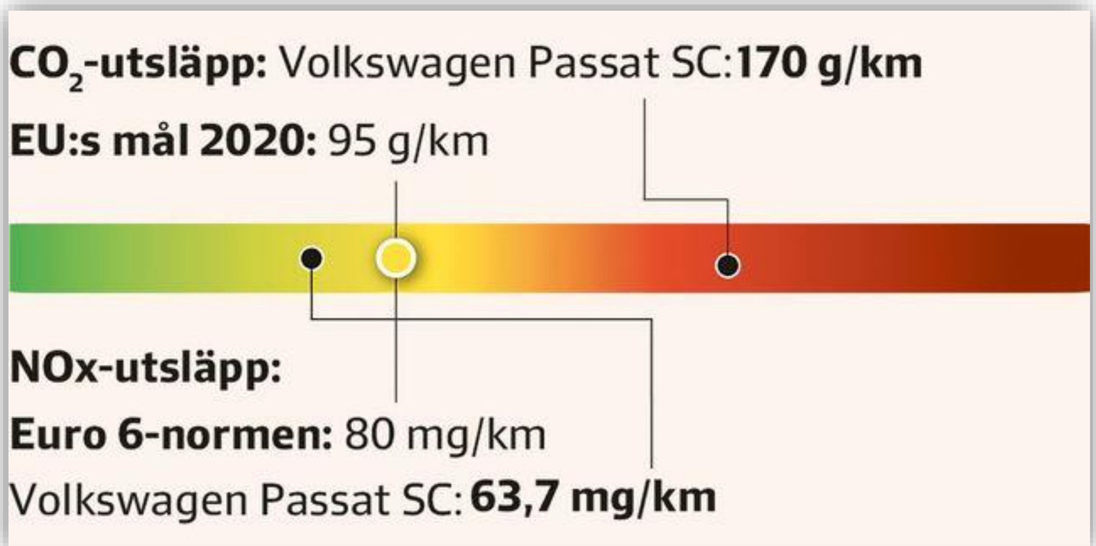
För dig som överväger att byta till ny tjänstebil är det bra att känna till att det väntar en ny höjning av skatten och förmånsvärdet vid årsskiftet. Det beror på att regeringen beslutat att EU:s nya testmetod för bilar, WLTP, ska införas i bonus-malussystemet från den 1 januari 2020.



Nya Volkswagen Passat är bekväm under långa färder,
har ett bra bottendrag och en kraft som ger bekymmersfria omkörningar.

WLTP mäter förbrukning och utsläpp på ett sätt som bättre avspeglar verklig körning – vilket i praktiken innebär att en bilmodells utsläppsvärde kan ligga 20–25 procent högre än det gjorde enligt den tidigare testmetoden NEDC. Efter årsskiftet innebär det att såväl fordonsskatt som förmånsvärde kan justeras uppåt rätt rejält för nya bensin- och dieselbilar.

Diesel-Passatens mer klimatvänliga syskon GTE – alltså laddhybriden – är nog något som många är nyfikna på. Den beräknas enligt mätsystemet WLTP ha en elektrisk räckvidd på 5, 5 mil och platsar med sina 32 gram CO2-utsläpp i klimatbonusklassen. Volkswagen har redan fått in tusentals förhandsbeställningar, och de som beställt ska enligt Volkswagen få ut sin bil efter årsskiftet. Vi kommer att provköra laddhybriden senare i höst.





Bagageutrymmet kan packas med allt från 650 till 1 769 liter gods.

Specifikationer | Volkswagen Passat SC TDI 190 DSG7 4M

Grundpris:	348 700 kr
Förbrukning:	6,5 lit/100 km (WLTP)
Koldioxidutsläpp:	170 g/km (WLTP)
Kväveoxidutsläpp:	63,7 mg/km (WLTP)
Motor:	4-cyl, 2 lit diesel
Kraftöverföring:	7-stegad automat, 4-hjulsdrift
Skatt:	6 939 kr/år
Max effekt:	190 hk
Max vridmoment:	400 Nm vid 1 900– 3 300 v/min
Tjänstevikt:	1 690 kg
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,77/1,83/1,51
Bagageutrymme:	650–1 769 lit
Acceleration 0–100 km/h:	7,9 sek
Toppfart:	225 km/h
Max släpvagnsvikt:	2 200 kg

Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

Den sjustegade automatlådan sköter sig mjukt och fint mellan växlingarna, och det är ordentlig kraft med 190 hästar och 400 Newtonmeter i vridmoment.

Ekonomi

Betyg: 5 av 6

Ett bra pris för en bil med god bekvämlighet, fin motor och ett rejält bagageutrymme på 650–1 769 liter.

Miljö

Betyg: 3 av 6

Dieseln släpper ut 170 gram koldioxid per kilometer – ur miljösynpunkt är det förstås inte alls bra. För den som är en miljövän är det bättre att slå till på laddhybriden, även om den är betydligt dyrare.

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

Trevlig och lätt att köra på motorväg, och på mindre förlåtande underlag sköter den sig också bra tack vare fyrhjulsdriften.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Mycket god säkerhet inbyggd i det nya nästan allomfattande IQ Drive-systemet.

Helhet

Betyg: 4 av 6

En bra bil till ett habilt pris för både tjänstebilsföraren och familjen – bagageutrymmet är närmast oändligt i packkapacitet. MEN, med dieselmotor och utsläpp kan både klimatångest och suckar över skattepålagor bli en bister verklighet.

Två rivaler



Volvo V60 D4

360 000 kr. 190 hk. CO2-utsläpp: 189 g/km.

Bagageutrymmet på 529 liter är mindre än Passatens men kvaliteten i interiören och körglädjen är å andra sidan snäppet bättre.



Kia Optima Sportswagon 1,6 CRDi

329 900 kr. 136 hk. CO2-utsläpp: 142 g/km.

Färre hästkrafter och mindre bagageutrymme, men man får ändå mycket bil för pengarna.

Ia Wadendal

HÖGSTA VÄXELN

5. Rolls-Royce Phantom

Av Andreas Bergman 21 september, 2019

Bilvärldens obestridde gudfader



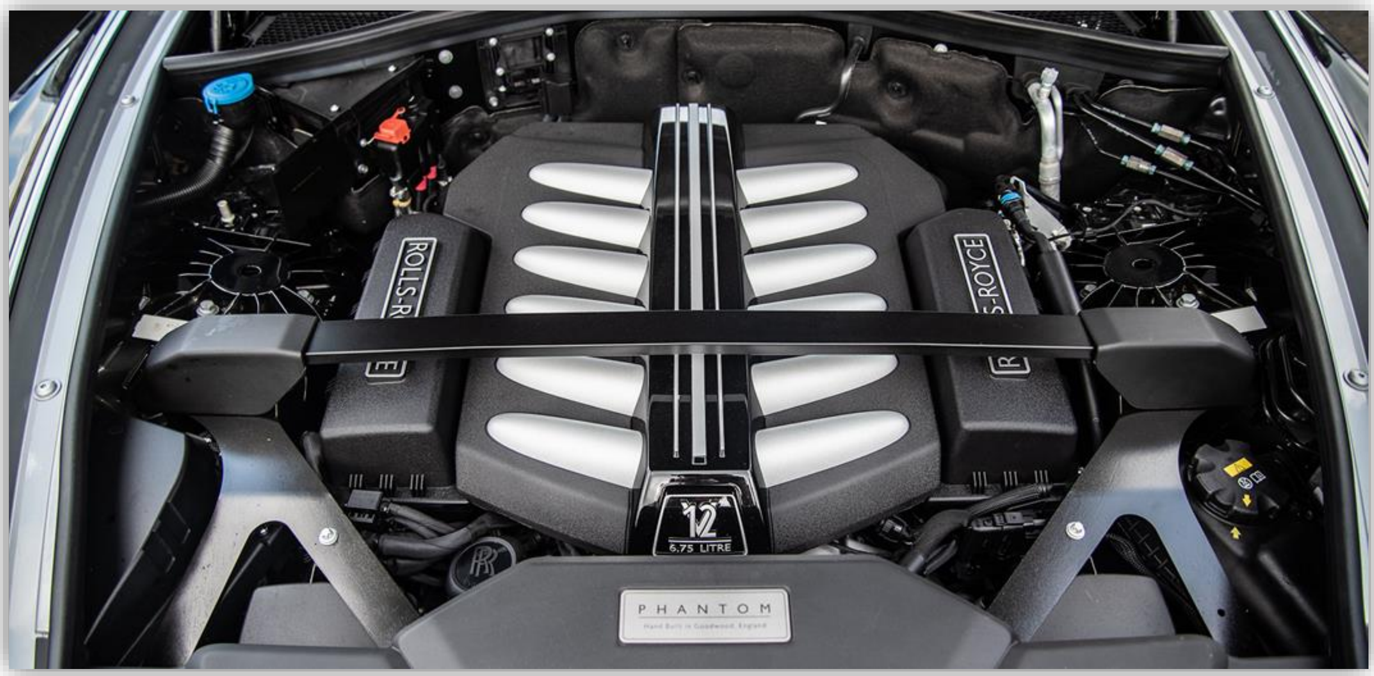
Rolls-Royce har länge gjort anspråk på att tillverka världens bästa bil men under flera decennier var det mer en fråga om marknadsföring än absolut sanning. Men helt plötsligt började det brittiska märket att tillverka bilar i samarbete med ett gäng tyskar som visade tillföra en hel del vad gäller teknik och långsiktig kvalitet. Och tro det eller ej, även inom sitt eget modellutbud har Rolls-Royce en modell som står över alla andra: Phantom. Om du är ultrarik och vill ha det lyxigaste pengar kan köpa finns det inga verkliga konkurrenter. Eller? Låt oss ta reda på det genom att recensera Rolls-Royce Phantom.





Jag har haft förmånen att ha kört ett antal nya Phantoms men jag slutas ändå aldrig att förundras över hur fullkomligt enorm bilen är. Detta är en limousine i ordets sanna bemärkelse. Phantom är 5,6 meter lång men de enorma yttermåtten slutar inte vid bilens längd, den känns nämligen lika bred som en genomsnittlig fransk landsväg och är nästan lika hög som en vanlig stadsjeep. Naturligtvis hör dessa dimensioner hemma på en bil som ska ha mer pondus än en nordafrikansk diktator men det innebär också att den nästan blir en mardröm att manövrera i sydeuropeiska garage.





Insidan följer även den temat ’extra allt’. Phantom är givetvis rymligare än en kyrka oavsett om man sitter i fram- eller baksätet, även fast testbilen inte var konfigurerad i extra långt utförande. Passagerarnas fötter välkomnas snabbt av de opulent tjocka fårullsmattorna som försiktigt påminner en om att man inte befinner sig i en folklig Audi eller Mercedes. Taket pryds av en ren myriad av LED-lampor som tillsammans bildar stjärnhimmeln som den såg ut det valfria datum som bilens köpare väljer. Instrumentpanelen domineras av det inglasade konstgalleriet, eller ’art gallery’ som Rolls kallar det för. Den som har en tillräckligt fet plånbok kan välja att placera i princip vad som helst där, i testbilens fall en modernistiskt metallinspirerad installation. Häftigt!

Om man råkar befinna sig i förarsätet möts man direkt av den mycket stora men samtidigt smala ratten vars ekrar uppmuntrar en till att placera sina händer enligt 20-i-4-principen. Något annat vore ju rent ut sagt vulgärt! Man slås sedan av hur Rolls-Royce anstränger sig för att dölja tekniken i bilen, allt för att inte kompromissa dess tidlöshet. Knapparna för infotainmentsystemet kan lätt döljas i mittkonsolen och infotainmentskärmen glider ansträngningslöst ner i instrumentpanelen med ett knapptryck.

Det blir också snabbt uppenbart att en Phantom inte konkurrerar med ren och skär teknologi eller utrustning likt en BMW 7-serie eller Audi A8. Här handlar det istället om elegant minimalism och att bespara föraren onödigt beslutsfattande som att välja kupé-temperatur i halvgradssteg. Det betyder dock inte att Phantom levereras med utdaterad eller ofullständig teknik, tvärt om. Infotainmentsystemet kommer exempelvis från BMW vilket är en stor fördel eftersom det fungerar alldeles utmärkt. Det obegripligt imponerande kamerasystemet har också letat sig till Phantom. Det är alltså möjligt att se bilen utifrån i 3D. Jag har ärligt talat ingen aning om hur det kan fungera så bra men det ser ut som att man har en drönare som filmar bilen utifrån. Utan detta hade Phantom varit bokstavligt talat omöjlig att parkera.

När man har beundrat färdigt bilens insida och beslutar sig för att starta motorn infinner sig nästa nivå av beundran. Först tror man nämligen att motorn inte alls är på, men det är den. Jag kan utan att överdriva rapportera att motorn i en Phantom låter mindre än den i en elbil. Och när man sedan rullar iväg förundras man ytterligare över hur omvärlden helt plötsligt slutar existera. Det enda som finns i en Phantom är dess passagerare och deras varma känslor inombords. Upplevelsen är som att något salongsberusad äta foie gras eller baliklax, obeskrivligt och oförglömligt underbar.

Allt är dock inte guld och gröna skogar. En hel del knappar är tillverkade i ”vanlig” hårdplast, volymvredet känns märkligt nog billigare än i en Hyundai, och i Europa känns det nästan märkligt att köra något så stort som en Phantom. Jag kom på mig sjäv gång på gång med att tänka att jag föredrar att framföra Dawn eller Wraith framför Phantom (trots att de är större än det mesta på våra vägar).

I slutändan är Rolls-Royce Phantom en bil som beskrivs bäst av ett gäng superlativ snarare än något annat. Den må vara mer respektingivande än vacker, något bättre där bak än bakom ratten och ha vissa knappar som är plastigare än de bör vara, men en Phantom är fullkomligt unik när det kommer till den upplevelse som den ger alla dess passagerare. Rolls-Royce modell stor behåller alltså sin plats som bilvärldens gudfader och det med besked.

Rolls-Royce Phantom (2019)

Motor:	6,75-liters, 12-cylindrig, bensin, 571 hästkrafter, 900 newtonmeter
Kraftöverföring:	8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift
Acceleration 0–100 km/h:	5,3 sekunder
Toppfart:	250 km/h (begränsad)
Vikt:	2560 kg
Mått (längd/bredd/höjd):	5762/2018/1646mm
Pris:	Cirka 5 000 000 SEK (Testbil ca 6 000 000 SEK)

BETYG

Exteriör	★★★★½
Interiör	★★★★½
Körglädje	★★★½☆
Valuta för pengarna	★★★☆☆
Relativ praktikalitet	★★★★½
Ha-begär	★★★★½
Relativ prestanda	★★★★½
Teknik	★★★★★
Motorljud	★★★★★
Komfort	★★★★★

SAMMANFATTNING

Rolls-Royce Phantom saknar riktiga konkurrenter inom überlyx-segmentet. Den må inte vara perfekt, men om du vill ha lyx och exklusivitet vore det korkat att vända blicken någon annanstans.

4.4

★★★★½

TOTAL POÄNG

ALLT OM BILAR

6. Volkswagen och Porsche återkallar stort antal bilar

Av Anders JS Nilsson

Publicerad 20 sep 2019 17:00

Omkring 227 000 bilar från Volkswagen och Porsche återkallas på grund av problem med krockkuddarnas kontrollenhet och förspännarna till säkerhetsbältena.



Volkswagen och Porsche återkallar omkring 227 000 bilar på grund av problem med krockkuddar och säkerhetsbältesproblem rapporterar Reuters.

Det är modellerna Volkswagen Tiguan, Sharan och CC årsmodell 2015 som omfattas, samt Porsche 911, Boxter, Cayman och Panamera årsmodell 2015 och 2016.

KBA, tyska motsvarigheten till Transportstyrelsen, säger att bilarna behöver en uppdatering av mjukvaran på krockkuddarnas kontrollenhet.

Behöver ny mjukvara

Volkswagen sade i en kommentar att 227 000 bilar är påverkade och några har problem med krockkuddarna och behöver en ny mjukvara.

En talespersons för Porsche sade att runt 23 500 bilar kunde vara påverkade av krockkuddar eller förspännarna till säkerhetsbälten kunde utlösas trots att bilarna inte var i någon trafikolycka. Runt 3 900 bilar återkallas i Tyskland

Anders JS Nilsson

ALLT OM BILAR

7. BMW planerar att ta bort 6 000 tjänster

Av Anders JS Nilsson

Publicerad 20 sep 2019 13:41

För att kunna konkurrera med Mercedes-Benz på ett bättre sätt ska BMW effektivisera verksamheten och ta bort upp till 6 000 tjänster 2022. Det är en del i ett sparpaket på 12 miljarder euro. Dessutom rapporteras det om samarbetssvårigheter mellan BMW:s forsknings- och utvecklingschef och tillverkarens vd.



BMW planerar att skära ned upp till 6 000 tjänster 2022 som en del av ett sparpaket skriver Automotive News Europe, som i sin tur hänvisar till tyska källor.

BMW siktar på att effektivisera verksamheten som en del av ett sparpaket på 12-miljarder euro som ska motverka kostnaderna för att utveckla och lansera 25 elbilsmodeller.

De flesta av jobben skulle försvinna vid BMW:s högkvarter i München där huvudfabriken finns. December talas som en tidpunkt då beslutet officiellt tillkännages. Dock verkar det som att BMW behåller antalet anställda resten av året.

LÄS MER: BMW-chefen avgår – Zipse pekas ut som Källenius rival

Ska konkurrera med Mercedes-Benz

Tillverkaren räknar med att kunna konkurrera med Mercedes-Benz på ett bättre sätt genom de nya modellerna och effektivisering på grund av en minskad efterfrågan som pressar vinsterna i hela branschen.

Dessutom förväntas det att forsknings- och utvecklingschefen, Klaus Fröhlich, slutar nästa sommar på grund av att han inte vill jobba tillsammans med nya vd:n Oliver Zipse. Dock vill BMW:s styrelseordförande, Nordert Reithofer att han ska stanna.

Anders JS Nilsson

RECHARGE

8. Porschechefens besked: Då kommer solid state-batterierna

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-09-20, 06:20

Ska bland annat fungera bättre i svenskt vinterklimat.



Det är många både i bilbranschen och bland bilköparna som är nyfikna på nästa steg inom batteritekniken. Bättre batterier kan innebära snabbare laddning och längre räckvidd.

De flesta lyfter upp solid state-tekniken som en efterföljare till dagens litiumjonbatterier. Grundtekniken är till stor del densamma, men istället för flytande elektrolyt används ett fast material.

Solid state-batterier får högre energitäthet än dagens batterier och mindre brandrisk, och de ska även fungera bättre i varmt och kallt klimat.

Exakt när biltillverkarna börjar bygga elbilar med solid state-batterier är det än så länge ingen som vet, och det låter lite annorlunda hos olika märken. Porsche har planer på en ny supersport-bil och där skulle solid state-batterierna kunna lanseras.

Läs också: Storsatsning på solid state-batterier ska ge betydligt längre räckvidd

Ligger 7–10 år bort

Porsches elbilschef Stefan Weckbach tror dock inte att solid state-tekniken kommer vara klar för serieproduktion någon gång under de närmaste åren. Den som väntar in solid state-tekniken för sin nästa elbil kan alltså få vänta ett tag.

"Jag är ganska säker på att solid state-batterier blir nästa steg. Men är den teknologin redo för serietillverkning inom de närmaste fem åren? Jag vet inte, men jag tror inte det", säger han i en intervju med sajten Car Sales.

Enligt Stefan Weckbach ligger solid state-batterierna mellan sju och tio år bort, vilket är en lite mer pessimistisk plan än Toyotas.

Porsche är definitivt inte ensamma om att titta närmare på tekniken. BMW, Toyota och Ford är bara några av alla biltillverkare som smider planer för den nya batteritekniken. Toyota ska visa upp hur långt utvecklingen gått vid öppningen av sommar-OS i Tokyo nästa år.

Hos Volkswagenkoncernen är det främst Porsche och Audi som utvecklar solid state-tekniken för att göra den klar för serieproduktion.



BMW utvecklar solid state-batterier till elbilar med bättre räckvidd



Toyotas löfte om framtidsbatterierna



Erik Söderholm

NyTeknik

9. Svenska Ctek: ”Ska bli ledande på laddning av elfordon”

2019-09-20 13:31 **John Edgren**

Efter köpet av Chargestorm öppnar Ctek ett forsknings- och utvecklingscenter i Norrköping. Med den nya anläggningen ska bolaget bli ledande inom laddning av hybrid- och elbilar.



Billaddningsföretaget Ctek från Dalarna köpte förra året företaget Chargestorm i Norrköping, som utveckla laddsystem för elfordon.

Företaget Ctek från Vikmanshyttan utanför Borlänge har verksamhet i 70 länder och distribuerar en miljon laddare per år. Bland annat används Cteks konsumentladdare för blysyrabatterier av en rad biltillverkare – som Audi, BMW, Ferrari och Lamborghini.

Men det som fattades i portföljen var system för laddning av hybrid- och elbilar. Förra året löste Ctek problemet genom att köpa laddbolaget Chargestorm. Företaget med bas i Norrköping utvecklar laddare för hemmabruk såväl som offentliga laddlösningar. 18 månader efter förvärvet har Ctek nu öppnat ett nya forsknings- och utvecklingscenter i Norrköping.

På Ctek E-mobility Center jobbar 30 personer med utveckling av produkter, processer och tjänster kring laddning av elektrifierade fordon. Och att alla är samlade under ett tak i en toppmodern anläggning kommer förhoppningsvis snabba på innovationstakten. Redan i dag genererar Chargestorms område goda inkomster för uppköparen.



Cteks nya innovationscentrum i Norrköping.

– Vi har gått från intäkter på 40 miljoner förra året till 80 miljoner i år, och vi kommer passera 100 miljoner kronor nästa år. Chargestorm handlar om EV-laddning. Det är en superintressant bransch att vara i, och vi satsar mycket på produktutveckling. Vi har exempelvis en egen ladd-infrastruktur för vår testverksamhet, säger Jon Lind, vd på Ctek.

Verksamheten har två segment, där fokus ligger på AC-laddare upp till 23 kW. Men nu lanserar man även ett koncept för DC-laddning upp till 120 kW. Ctek tittar även på ett intressant design-projekt med laddare som kan smälta in i stadsmiljön. Cteks styrka ligger dock i att kombinera laddboxar med mjukvara som kopplar upp dem mot andra system, exempelvis betalsystem.

– Det gäller att ha bra, uppkopplade backend-system som även kan kopplas upp mot och integreras med affärssystem. För SEB:s parkering vid deras kontor har vi tagit fram hårdvara med laddboxar, och mjukvara som är uppkopplad mot deras lönesystem, så att det kan förmånsbeskattas och så vidare. Vi har gjort hela backend-systemet på den nivån – och det är lite skillnad mot att bara leverera en laddbox, säger han.

Centret kommer även ägna sig åt utbildning och kunskapsöverföring till sina samarbetspartners – ett område som är viktigt för att vi ska klara av teknikskiftet mot batteri- och elbilstelnik. Med förvärvet av Chargestorm har Ctek nu siktet på att bli ledande inom laddning av elfordon.

– Vi ska ha en plan för att nå position 1, med kvalitet och prestanda som ger ett maximerat kundvärde. Vi har gått in i det här för att bli nummer 1, som global ledare. Sedan ska man vara ödmjuk inför en ny industri, men vi investerar tungt i personal och faciliteter, säger Jon Lind.

Ctek

Grundades 1997 i Vikmanshytttan i Dalarna av uppfinnaren Bengt Wahlqvist.

Utvecklar produkter och system för batteriladdning för fordon som mc, bilar, skotrar, vattenfordon och tunga fordon.

Köpte 2018 Chargestorm, som utvecklar system för laddning av elfordon.

Feber

10. Framtidens elcykel är här

Av Bobby Green 2019-09-20 kl 15:00

Det lovar i alla fall Karmic med sin Oslo



FILM: https://youtu.be/5GB-deMw5wA

Oslo är namnet på Norges huvudstad och också namnet på Karmics senaste elcykel. Enligt tillverkaren är det här framtidens elcykel och man har inte använt sig av en konventionell design utan istället byggt något eget från grunden. När batteriet är slut efter 3,2 mils körning byter du bara ut det mot ett fulladdat på några sekunder. Det finns tre stycken olika hjälplägen på pedalkraften och toppfarten anges till 32 km/h.

Men Oslo är inte riktigt här än utan ligger som ett projekt på Kickstarter där man söker strax över 1,9 miljoner kronor. Om man lyckas med målet ska en Oslo kosta från 1499 dollar och levereras i juni nästa år.



Feber

11. Hövding generation 3 är här

Av Roger Åberg 2019-09-20 kl 13:40

Airbag på huvudet har blivit bättre



FILM: https://youtu.be/7jnRkHNOXr0

Svenska Hövding är en riktigt cool produkt, en airbag för cyklister helt enkelt. Man använder den istället för hjälm, perfekt för alla som inte vill förstöra frillan med en hjälm. Nu är generation tre här och man har jobbat på denna de senaste fyra åren.

Den ska vara lättare att använda, har bättre airbagteknik, man kan reglera storleken och så använder den bluetooth för att larma nära och kära vid en olycka. Batteritiden är också längre, 15 aktiva cykeltimmar.

Bluetooth-kopplingen till mobilen kan inte bara larma, där kan man också ha koll på hur långt man har cyklar, batteritid och så hjälper man Hövding genom att dela data, om man vill. Av de 185.000 som i dag använder Hövding ska 4000 ha registrerat att man råkat ut för en olycka där "hjälmen" hjälpte till att skydda.



Feber

12. Glickenhaus visar bilder på sin nya racerbil

Av Bobby Green 2019-09-19 kl 17:40

Kommer att tävla i World Endurance Championship Hypercar



Scuderia Cameron Glickenhaus ska vara med och tävla i den nya racingklassen World Endurance Championship Hypercar och man kommer att göra det med följande fordon som man nu visar bilder på. Vad skapelsen heter får vi inte reda på just nu och det enda vi vet är att den kommer att ha en dubbelturbomatad V6:a på 650 hästar under skalet. Den skickar kraften till bakhjulen medan ett KERS-system på ytterligare 150 hästar ser till att driva framhjulen vid behov.

Den nya serien ska dra igång i samband med FIA WEC nästa år och andra som kommer att delta är bland annat Toyota, Aston Martin och ByKolles Racing.

autoblog.com +



auto motor & sport

13. Tio saker du inte visste om Volvo Amazon

Av Michael Åhman, Publicerad 2016-09-02 17:49, uppdaterad 2018-07-25 15:32

Den 3 juli 1970 tillverkades det sista exemplaret av 667.323 Volvo Amazon. Här är tio saker till du kanske inte visste.



Tre Volvo Amazon på väg längs bandet i Torslanda. Bilden ser extremt arrangerad ut.

1. Över 24.000 bilar rullar än!
Drygt åtta procent av de runt 297.000 Amazon som såldes i Sverige finns kvar! Den vanligaste årsmodellen är 1966 med 4.804 registrerade exemplar. Sammanlagt finns det fortfaradne 24.282 Volvo Amazon registrerade i Sverige.

2. Rallysegrar
1965 vann Volvos egen fabriksförare Carl-Magnus Skogh Akropolisrallyt i Grekland med en 122S.

3. Polis-utveckling
Den svenska polisen samarbetade med Volvo och tillsammans tog man fram utrustning som senare kom på de vanliga produktionsbilarna. Polisens bilar hade skivbromsar, bromsservo och radialdäck flera år före de vanliga produktionsbilarna. Polisens Amazoner var utrustade med en bakrutefläkt och vid ratten satt en knapp som kopplade ihop vindrutespolningen med högsta torkarhastigheten.

4. USA-ministern var Volvo-frälst
USA:s tidigare utrikesminister och försvarschef Colin Powell har ett stort bilintresse. Han har ägt flera klassiska Volvo, bland annat en Amazonkombi från 1966. När han avgick som försvarschef 1993 fick han en Amazon med stort renoveringsbehov i present av president Bill Clinton och vicepresident Al Gore.



Volvo Amazon var inte bortkommen på rallyvägarna.

5. Cabriolet i fyra exemplar

I 1963 års Genèvekatalog presenterades Volvo 122S Cabriolet. Som upphovsman stod den belgiske karossbyggaren Jaques Coune. Det var en snygg konvertering med dörrar utan rutramar, dörröppningar som var mjukt rundade i bakkant och bakljusen var vinklade framåt. I katalogen kunde man få intrycket att det handlade om en serietillverkad bil, men Volvo hade inget att göra med initiativet och det blev bara fyra exemplar.

6. "Kör den som om du hatar den"

Reklammannen Amil Gargano i New York tog sig 1962 an Volvo. Han kom fram till att Volvo var en bil som tålde nästan allt och det var märkets USP – unique selling point. I en reklamfilm fick man se en Amazon under hårdkörning på grusvägar. Reklamfilmens payoff är lika tydlig som omöjlig idag: "And you can drive it like you hate it. Cheaper than psychiatry".

7. Amazon V8?

Det fanns planer på att sätta en V8 i Amazon, en utvecklad version av en lastbilsmotor. Fem prototypmotorer ska ha byggts, men i slutändan ansåg Volvoledningen att en V8 inte var rätt för Amazon, inte minst med tanke på att den inte fanns någon sexcylindrig version och hoppet till från en fyra till en V8 skulle ha blivit för stort.

8. Annat namn i Kanada

Amazonerna som byggdes i Volvos sammansättningsfabrik i kanadensiska Halifax marknads-fördes under namnet Volvo Canadian.

9. Sveriges mest sålda

När Volvos modellprogram breddats med Amazon kunde Volvo återta positionen som Sveriges mest sålda bilmärke 1958. En position man hållit varje år sedan dess.

10. Filmbilen Amazon

I filmen om Watergateaffären, vilken tvingade den amerikanska presidenten Richard Nixon att avgå, kör Washington Post-re-portern Bob Woodward en vit Amazon. Amazon har också figure-rat i filmer som "Fyra bröllop och en begravning" och många andra.



Volvo Amazon ansågs allt för snygg

Sannolikt suckade bildesignern Jan Wilsgaard högt där han satt i styrelserummet på Volvos Lundbyverken i Göteborg, den där dagen, på hösten 1953. Vad direktionen krävde av honom var en ny framgångssaga, likt PV:n.

En helt ny bilmodell skulle skapas, men den skulle i allt väsentligt vara som gamla PV:n – trots att världen förändrades med blixtrande fart och därmed också all formgivning. Vad som var modernt ena dagen var gammalt en vecka senare. Hur skapar man då en bildesign som håller i åratal?

Wilsgaard hade försökt, det vittnade åtskilliga designstudier och projektbilar om. Hans eget designförslag var modernt och framtidsinriktat men nu ställde direktionen nya krav. Bekymrad lyssnade Wilsgaard till ledningens önskelista.

Direktionen ville att den nya bilen skulle ha lika stort axelavstånd som PV:n och dela tekniska komponenter. Samtidigt skulle den vara rymligare än en PV och väga mindre. Jan Wilgaards lyckades förena kraven med sin tidlösa design men ledningen var kluven. Assar Gabrielsson lär ha sagt ungefär så här "… bilen ser bra ut, men det är för mycket pinupflicka över den. Den borde inte vara så vacker, utan snarare ful…"

Ledningen föredrog en konservativ design för att inte riskera bakslag. Därför fortsatte produktionen av PV:n parallellt när Amazonen introducerades.

När Amazon debuterade satt det varken en V8 eller sexa i pannrummet. Istället en liten rak fyra, B16A, på 60 hästkrafter. Fler cylindrar blev det aldrig, bara mer effekt. Amazonen var rymlig, tidlöst snygg och 1958 lanserades B16B-motorn med 85 hästar och 1961 kom B18-motorerna på 75 eller 90 hästar. Nu fanns det kraft så det räckte och försäljningen tog fart på allvar.

Skivbromsar fram, vadderad instrumentbräda, bromssystem med två separata kretsar samt trepunktsbälte visade hur hårt Volvo satsade på säkerheten. En egen haverikommission fanns nu och utredde olyckor för att rapportera tillbaka till Volvos konstruktörer, allt för att minska olyckorna på våra vägar som allt oftare var belagda med asfalt.

Volvo Amazon byggdes i en rad olika varianter – även i en enkel, lågprisad. Den lanserades 1961 och det var en tvådörrars, svartlackerad version med enklare inredning som till en början bara såldes i Sverige, Danmark och Norge. Priset var 500 kronor lägre än för fyradörrarsbilen.

Men den mest efterlängtade varianten fick folkhems-Sverige vänta länge på – Volvo P220, Amazonkombin. Kombikarossen var identisk med fyradörrarsbilen fram till B-stolpen men därifrån och bakåt var kombin unik.

Lastutrymmet var brett, långt och man fällde hela baksätets ryggstöd. Lastgolvet var plant och lågt. Bakvagnen gjordes om, skruvfjädrarna flyttades bakåt-neråt och Volvo passade samtidigt på att förstärka bakaxel och de längsgående stagen. Nu tålde kombin att lastas med bly om så krävdes.

Bakluckan var delad. Extra långa saker fick plats om man körde med nedre halvan utfälld och övre luckan stängd. Fiffigt.

I mitten av sextiotalet hade Volvos nya fabrik i Torslanda öppnats och fått upp farten. Även på utvecklingsavdelningen var takten hög. 1965 fick den slitstarka B18-motorn höjd kompression och effekten steg med ett par hästar. I sportmotorn, B18D, åkte effekten upp från 90 till 95 hästkrafter och vridmomentet förbättrades också.

Men en mer praktisk nyhet var att framhjulsupphängningens kulleder var permanentsmorda, precis som kardanknutarna. Nu slapp man rundsmörja bilen i tid och otid.

Den första lågprisvarianten av Amazon hade inte slagit väl ut så Volvo gjorde ett nytt försök, 1965 lanserades Amazon med tillnamnet Favorit.

Bilen saknade yttre utsmyckning, hade enkel 75-hästarsmotor och fyrväxlad låda. Priset för Favorit, 15.300 kronor var 1.500 kronor lägre och denna variant sålde äntligen hyggligt.

Den 3 september 1967 lade Sverige om till högertrafik och Volvo Amazon fick förbättrad säkerhet: delad rattstång och en ny säkerhetsratt. Dessutom bromsservo och bättre avgasrening plus starkare motorer, kombin hade nu 115 hästar som standard. De skulle bli fler – B20-motorn gjorde entré i Amazon 1968. Nu med 118 hästar.

Men ingen saga varar för evigt. Volvo Amazon byggdes i 14 år, en lång tid för en bilmodell. Den var robust, rymlig, snygg och är för alltid förknippad med Folkhemmet. Totalt byggdes 667.323 Amazon.



[Amazon fyller 60: Bilen som satte snits på folkhemmet]



[Volvos trepunktsbälte till klassiskt museum]

[Volvo XC60 är ett resultat av 90 års förfining – se Volvos stolta historia]

[Volvos stolta historia sammanfattad i en film]

[Volvo fyller 89 år – men är egentligen 101 år gammalt]

Klassiker

14. Grattis Triumph Dolomite!

Publicerad 27 september

Idag när man egentligen ska fira Dagmar och Rigmor stannar fingret i Klassikerkalendern istället på Dolomite. Triumph Dolomite. Vi säger grattis!



Ibland kan en kaross användas till mycket. Triumph Dolomite är ett sådant exempel, där en och samma kaross under en period delades av inte mindre än tre modeller, både fram- och bak-hjulsdrivna! Det blev inte mindre krångligt när dessa i storlek jämförbara modeller riktade sig till olika kundgrupper.

Först ut var Triumph 1300. Den var tänkt att ersätta Triumph Herald 1965 och var till formen en kompakt version av Triumph 2000. Det var Standard Triumphs första framhjulsdrivna modell. För designen stod Michelotti, och mycket riktigt blev det en körglad snygging med fyra små snygga dörrar. Den visades offentligt första gången i september 1965.

1300 erbjöds snart även som 1300 TC med dubbla förgasare och i nästa steg uppåt till 1500, där inte bara motorn gjordes större, även mekaniken blev annorlunda med en enklare bakaxel.
1500 presenterades 1970. Den känns igen på dubbla runda strålkastare till skillnad från 1300:ans enkla runda ögon.



Triumph 1300. Framhjulsdriven.

Redan i standardutförande visade sig 1300:an bli lite för dyr för de tilltänkta kunderna, de som hade kört Herald. En simplifieringsplan sattes i verket och den kan så här i efterhand te sig okonventionell, men Standard-Triumph var ett företag med begränsade resurser.

Metoden blev att korta karossen baktill och minska antalet dörrar till två. Sedan stoppade man in nödvändiga komponenter för att få bilen - bakhjulsdriven! Därmed skulle den bli billigare i tillverkning. Den nya modellen fick namnet Toledo och för att än mer minska förväxlingsrisken fick den kvadratiska strålkastare.

1500:ans trevliga form och kompakta storlek gjorde den till något av den tidens BMW 3-serie. Eller rättare sagt var det just den nischen Triumphs marknadsfolk tänkte sig, en kompakt sportig bil med lyx och körglädje. Men man var inte riktigt där ännu. Det behövdes en starkare motor.

I samarbete med Saab och ingenjörsfirman Riccardo fanns en ny motor på ingång, den som kom att hamna i Saab 99. När väl Saabs exklusiva användningsrätt löpt ut öppnade sig en möjlighet för Triumph att med existerande byggbitar och den nya motorn sy ihop något på ganska kort det. Det blev Dolomite.

Det blev en 1854-kubiks version av "Saabmotorn" (som i Saabkretsar benämns "Triumph-motorn", precis som Finlandsbåten i finsk hamn kallas Sverigebåten) med dubbla Stromberg-förgasare och 91 hk.

Och här kommer det roliga:

Drivpaketet skohornades på plats i 1500:ans kaross med med Toledons drivlina, fast med styvare fjädring. Utvecklingen skedde under 1969 och 1970, men på grund av det allmänna kaosläget på British Leyland Motor Company fanns det inga färdiga bilar att leverera förrän 1971.

Den nya Dolomite mottogs gott, men man kan föreställa sig förvirringen i broschyrställ och försäljningshallar från och med slutet av 1971 då tre i princip likadana bilar skulle säljas parallellt, fast till helt olika kunder, med antingen fram- eller bakhjulsdrift.



Triumph 1500. Framhjulsdriven.

Dolomites exklusiva prägel fördjupades i och med introduktionen av Dolomite Sprint 1973. Även denna gång var det svårt med leveranserna till kund, men Sprint var väl värd att vänta på. Den hade ett nytt 16-ventils topplock utvecklat i samarbete med Coventry Climax och cylindervolymen var nu upp på två liter jämnt. Motorn gav 127 hästar, efter att teknikerna fått backa lite. 150 hk hade varit en enkel match, men det ansåg lite för extremt. Dolomite Sprint har idag en stark skara av anhängare och man är inte sen att påpeka att det var den första bilen brittiska saloonen som hade lättmetallfälgar som standard.

Nästa åtgärd var att terminera 1500-modellen - i sin framhjulsdrivna form! Modellnamnet och motorn levde vidare, men nu som en lite billigare version av en bakhjulsdriven Dolomite.

Dolomite som modellnamn (också namnet på en mineral) upphörde 1980.

En hel modellflotta bytte på bara åtta år tekniskt innehåll och därmed karaktär. Man gick från framhjulsdrift till bakhjulsdrift, något som den moderna bilhistorien inte kan uppvisa många exempel på.



Triumph Toledo 4-dörrars. Bakhjulsdriven.



Triumph Toledo 2-dörrars. Fr... nej bakhjulsdriven.



Triumph Dolomite 1300. Bakhjulsdriven.



Triumph Dolomite Roadster 1937–39

15. Fredagsfilmen: Klassiska Renault modeller i Trafikmagasinet



FILM: ***https://youtu.be/_4IjVVFKPI0***

16. Fredagshumorn: Galenskaparna & After Shave - Skaldjur med annat..



FILM: ***https://youtu.be/dSeTmDMtgb0?list=RDdSeTmDMtgb0***



Honda Hobbit PA 50 / Camino moped
(europeisk marknad)

SLUT